Deutscher Bundestag **Drucksache 19/8731**
19. Wahlperiode 26.03.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Gesine Lötzsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Jörg Cezanne, Kerstin Kassner, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Amira Mohamed Ali, Victor Perli, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Gleisanschlüsse im deutschen Bahnnetz

Gleisanschlüsse auf Firmengeländen oder in Industriegebieten sind eine wichtige Voraussetzung dafür, dass Güter unkompliziert mit der Bahn transportiert werden können. Wenn Güter hingegen aufgrund des Fehlens eines Gleisanschlusses auf Lkw verladen werden müssen, werden diese meist über die gesamte Strecke mit dem Lkw transportiert, da eine spätere Verladung auf die Bahn zeit- und kostenaufwändig ist.

Seit der Bahnreform von 1993/1994 wurden jedoch über 80 Prozent der Gleisanschlüsse stillgelegt: Im Jahr 2016 gab es nur noch 2 371 Gleisanschlüsse gegenüber 11 913 im Jahr 1994 (vgl. Verkehr in Zahlen 2000 und Verkehr in Zahlen 2017/2018). In vielen Fällen sollten dadurch die Kosten für den Betrieb der zugehörigen Weichen eingespart werden.

Durch den Wegfall der Gleisanschlüsse und den parallelen Abbau weiterer Güterverladestellen ist eine Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene enorm erschwert worden, vielfach geschieht sogar das Gegenteil. Dies ist einer der Gründe für die stagnierenden und in den letzten Jahren sogar leicht abnehmenden Marktanteile des Schienengüterverkehrs (vgl. Verkehr in Zahlen 2017/2018) und insbesondere für den geringen Marktanteil der Schiene im Gütertransport auf kurzen und mittleren Distanzen.

Seit dem 7. Oktober 2004 gibt es ein Förderprogramm für Gleisanschlüsse im deutschen Schienennetz, das den Bau von Gleisanschlüssen mit bis zu 50 Prozent fördert, wenn dadurch eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene zu erwarten ist. Zum 31. Dezember 2012 trat die heute gültige Gleisanschlussförderrichtlinie (www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/Gleisanschluesse/44_RIL_Gla.pdf) in Kraft. Die tatsächliche Verlagerung einer Menge von Gütern auf die Schiene muss dabei für jeden einzelnen Gleisanschluss über fünf Jahre lang (innerhalb eines Zeitraums von zehn Jahren) nachgewiesen werden.

Im „Masterplan Schienengüterverkehr“ (Seite 27) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (Drucksache 18(15)530 bzw. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/masterplan-schienengueterverkehr.pdf) heißt es: „Das existierende Gleisanschlussprogramm sollte fortgeführt und offensiv weiterentwickelt werden. In diesem Zusammenhang soll auch geprüft werden, ob analog zu anderen Staaten und zur Straßenanbindung für aufkommensstarke Standorte bereits im Planungs-/Umweltrecht die Anbindung an die Schiene verbindlich gefordert werden kann.“

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung den Erfolg der bisherigen Gleisanschlusspolitik zur Förderung des Schienengüterverkehrs insbesondere in Anbetracht der zahlenmäßigen Entwicklung der Gleisanschlüsse (bitte begründen)?
2. Wie viele Anträge wurden in den Jahren 2004 bis 2018 zur Gleisanschlussförderung gestellt (bitte nach Jahren und Bundesländern aufschlüsseln)?
3. Wie viele dieser Anträge zur Gleisanschlussförderung wurden in den Jahren 2004 bis 2018 bewilligt (bitte nach Jahren und Bundesländern aufschlüsseln)?
4. Welche finanzielle Summe erhielt die Wirtschaft durch die Gleisförderungspolitik des Bundes (bitte nach Jahren 2004 bis 2018 sowie nach Bundesländern aufschlüsseln)?
5. Wie viele Gleisanschlüsse sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit der Bahnreform von 1994 stillgelegt, und wie viele sind abgebaut worden (bitte nach den Jahren 1994 bis 2018 sowie nach Bundesländern auflisten)?
6. Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, in denen eine Gleisanschlussförderung für den Wiederaufbau eines zuvor stillgelegten Gleisanschlusses bzw. eines Anschlussgleises bzw. eines Werksanschlusses bzw. Werksgleises bzw. eines Fabrikanschlusses bzw. eines Fabrikgleises beantragt oder sogar gewährt wurde (bitte Einzelfälle jeweils mit Jahr der Stilllegung, der Neubeantragung und ggf. der Wiederinbetriebnahme auflisten)?
7. Aus welchen Gründen gibt es nur ein Förderprogramm für den Neubau von Gleisanschlüssen, jedoch keines für den Erhalt und die Wiederbelebung derselben?
8. Wie bewertet die Bundesregierung den Ausschluss der Gleisanschlussförderung für Städte, Gemeinden und Infrastrukturbetreiber (bitte begründen)?
9. Warum hat sich die Bundesregierung dafür entschieden, nur die Investitionen in Gleisanschlüsse zu fördern, statt eine direkte Mengenförderung vorzunehmen (bitte begründen)?
10. Welche Schwierigkeiten sind der Bundesregierung bekannt, die Unternehmen von einer Beantragung der Förderung eines Gleisanschlusses abhalten könnten (bitte ausführlich erläutern)?
11. Hat die Bundesregierung Kenntnis davon, dass Unternehmen aus Risikogründen (z. B. aufgrund der langen oder aufwändigen Nachweispflichten) keine Gleisanschlussförderung beantragt haben?

    Falls ja, welche Informationen liegen ihr dazu vor?
12. Wie bewertet die Bundesregierung, vor dem Hintergrund der angestrebten Verkehrsverlagerung auf die Schiene, die Nachweiserbringung für die auf die Schiene verlagerten Gütermengen seitens der Unternehmen, um eine Förderung zu erhalten?
13. Wie viele Gleisanschlussförderungen wurden durch negative Nachweiserbringungen in den Jahren 2004 bis 2018 zurückgefordert oder einbehalten (bitte nach Jahren und Bundesländern mitsamt der Höhe der Rückforderung bzw. des Einbehalts aufschlüsseln)?
14. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die administrativen Kosten für die Überprüfung der Nachweiserbringung für die Gleisanschlussförderung (bitte nach den einzelnen Jahren 2004 bis 2018 aufschlüsseln)?
15. Wie hoch ist die personelle Ausstattung für die Beantragung, Antragsprüfung und Auszahlung von Fördermitteln von Gleisanschlüssen beim Eisenbahn-Bundesamt (bitte für die Jahre 2004 bis 2018 aufschlüsseln)?

16. Wie beabsichtigt die Bundesregierung, die im Masterplan Schienengüterverkehr geforderte „offensive Weiterentwicklung“ des Gleisanschlussprogramms zu bewerkstelligen (bitte begründen)?
17. Wie bewertet die Bundesregierung den aktuellen Stellenwert des Einzelwagenverkehrs, und wie schätzt sie seine Zukunft ein (bitte ausführlich begründen)?
18. Plant die Bundesregierung eine Initiative oder ein Förderprogramm zum Erhalt und Ausbau des Einzelwagenverkehrs in Deutschland?

    Wenn ja, in welcher Form (bitte ausführlich darstellen und bei positiver oder negativer Antwort begründen)?
19. Wie bewertet es die Bundesregierung, insbesondere mit Blick auf eine gewünschte Verlagerung von Gütertransport auf die Schiene, dass neue Logistikzentren meist an Autobahnen, aber nur noch selten an Bahnstrecken errichtet werden (bitte ausführlich begründen)?
20. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung, dass größere Logistikzentren nur noch an Orten errichtet werden sollten, an denen ein Bahnanschluss ohne größere Neubaumaßnahmen hergestellt werden könnte (bitte ausführlich begründen)?
21. Plant die Bundesregierung eine entsprechende Initiative oder ein Förderprogramm, um die Errichtung von Logistikzentren nahe an Bahnstrecken zu fördern (bitte ausführlich darstellen und begründen)?
22. Beabsichtigt die Bundesregierung, die im Masterplan Schienengüterverkehr vorgeschlagene Verpflichtung zur Schaffung einer Schienenanbindung im Rahmen des Planungs- bzw. Umweltrechts umzusetzen (bitte begründen)?

    Wenn ja, in welcher Weise, und mit welchem Zeithorizont?

Berlin, den 7. März 2019

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333